

Claus' Hafenreport

Fischereihäfen an Nord- und Ostseeküste:
Brake

Vorgestellt von Claus Ubl



Eigentlich hatte ich mich auf meinen ersten Hafenreport bei frühlinghaften Temperaturen in diesem Jahr gefreut, aber ein erneuter Kälteeinbruch verbunden mit viel Neuschnee machte die Fahrt nach Brake zu einem kleinen Abenteuer.

Brake liegt im Zentrum des Städtevierecks Bremerhaven, Bremen, Oldenburg und Wilhelmshaven direkt am Westufer der Unterweser und ist seit 1933 die Kreisstadt des damals gebildeten Landkreises Wesermarsch. Umgeben ist die Stadt von flachem Marschenland, das überwiegend als Grünland genutzt wird.

Geschichte der Stadt Brake

Die erste urkundliche Erwähnung als Brake to Harghen (Harrien) stammt aus dem Jahre 1384. Der Grund für diese Erwähnung war ein nicht mehr einzu-dämmender Deichbruch nahe der Siedlung Harrien. Das Wasser der Weser

bestimmt das Schicksal Brakes, von den Anfängen bis heute. Im Mittelalter verwüsteten Sturmfluten den Landstrich viermal. Deiche brachen, Menschen und Vieh ertranken und neue Wasserläufe entstanden. Zwischen 1512 und 1531 wurde das Gebiet schließlich nahezu komplett eingedeicht und auf drei nun geschützten Inseln entstanden die ersten Siedlungen von Braksiel, die Vorläufer des heutigen Brake. Im Jahre 1856 erhielt Brake Stadtrecht.

Hafenstandort Brake

Die erste urkundliche Erwähnung Brakes als Hafen erfolgte im Jahre 1756. Seine wachsende Bedeutung bis ins 19. Jahrhundert hinein verdankte der Hafen der günstigen Lage an der Weser. Während der Napoleonischen Kriege zu Beginn des 19. Jahrhunderts lag die Schifffahrt zeitweise ganz darnieder und konnte sich erst nach deren Ende wieder frei entfal-



Ein Blick auf den Braker Innenhafen.



Das Gebäude der ehemaligen Reederei A. Tobias & Co., die zwei Schiffe zum Walfang im Einsatz hatte, ist direkt am Binnenhafen zu finden.

ten. Einen weiteren Rückschlag erlitt die Aufwärtsentwicklung 1827, als Bremen einen eigenen Hafen an der Mündung der Weser anlegte: Bremerhaven. Erst die Ernennung Brakes zum Freihafen im Jahre 1835 führte wieder zu einer Belebung des Schiffsverkehrs. Zusätzlichen Aufschwung brachte die Beteiligung am Wal und Robbenfang, der sogenannten „Grönlandfahrt“. Ein Gebäude der Braker Reederei A. Tobias & Co., die in der damaligen Zeit auch zwei Walfänger auf Fahrt geschickt hat, ist heute noch direkt am Binnenhafen zu sehen.

Im Jahre 1861 erfolgte die Fertigstellung des Braker Binnenhafens. Im 19. Jahrhundert war Brake zeitweise u. a. Umschlagplatz für den Viehexport nach England, Heimathafen der Reichsflotte und Auswandererhafen. Eine wirtschaftliche Stabilisierung, verbunden mit der Zunahme des Schiffsverkehrs konnte 1892/93 durch den Bau einer Pieranlage im offenen Strom erreicht werden. Es

folgte der Bau von Getreidesilos und Umschlagseinrichtungen.

Bis heute ist vor allem der Außenhafen Brakes wirtschaftlich von Bedeutung. Hier werden Getreide, Futter- und Düngemittel, Holz, Papier und Stahl umgeschlagen. Schiffe mit einem Tiefgang von über 11 Metern können den Kai anlaufen. Seit 2004 ist der Seehafen nicht mehr frei zugänglich. Den Binnenhafen können interessierte Besucher aber immer noch besuchen. Er ist durch eine 1980 errichtete 90 Meter lange Schleuse von



Die 1980 errichtete Schleuse verbindet den Binnenhafen mit der Unterweser.

der Unterweser getrennt. Da die Schleuse außerhalb des gesperrten Bereichs liegt, kann man auch beim Schließen der Schiffe zusehen.

Heute gibt es in Brake noch zwei Fischerfamilien. Das ist zum einen die Familie Winkels, Hamenfischer auf der Weser und zum anderen die Familie Hullmann, die mit ihren Kuttern in der Nord- und Ostsee unterwegs ist.

Die Winkels

Bei der Familie Winkels handelt es sich um Flussfischer. Ihre Kutter liegen nicht direkt im Binnenhafen. Wolfgang und Jan Winkels, Vater und Sohn, haben in Brake einen Anleger direkt an ihrem Wohnhaus. Hier gibt es auch einen Hausverkauf von Räucheraal. Die Fänge, die nicht direkt vermarktet werden können, kommen zur Fischauktion nach Urk. Die beiden sind die letzten aktiven deutschen Hamenfischer an der Weser zwischen Bremen und Bremerhaven. Ihre Hauptzielarten sind Stint und Aal.

Wolfgang Winkels hat seine Ausbildung bei Gustav Schäfe auf dem Fischkutter „Frieden“ absolviert. Danach ist er im Unterneh-



BRA 1 „Stella Polaris“ bei der Ankerhamenfischerei auf der Unterweser.

men der Familie Hullmann auf dem Kutter „Elke“ gefahren bis er sich den Kutter „Freiheit“ von den Hullmanns kaufte und sich schließlich als Flussfischer selbständig machte. Sein Sohn Jan hat bei Söhnke Thaden in Fedderwardersiel gelernt.



Die BRA 20 „Roter Morgen“ liegt am Ufer der Unterweser.

Momentan gibt es drei Kutter, wovon die alte BRA 1 (jetzt BRA 11) abgestoßen werden soll. Die alte BRA 11 hat mittlerweile das Kennzeichen BRA 1. Sie ist 16,5 Meter lang und fünf Meter breit. Gebaut wurde das Schiff 1971 als Krabbenkutter GRE 10 „Neptun“. Der Kutter wurde später nach Norddeich verkauft und kenterte hier 2003 im Hafeneingang, wurde gehoben und nach Petkum verkauft. Im Petkumer Hafen sank der Kutter noch zweimal. Beide Male wurde er gehoben, Instand gesetzt und später nach Brake verkauft. Die Winkels renovierten den Kutter in Etappen und taufte ihn auf den Namen „Stella Polaris“. Wie jüngst in der Beilage der niederländischen Zeitschrift „Visserijnieuws“ zu lesen war, soll die „Stella Polaris“ demnächst ein neues Ruderhaus bekommen. Der dritte Kutter ist die BRA 20 „Roter Morgen“.

Die Hullmanns

Die zweite Braker Fischerfamilie, die Hullmanns, fischen mittlerweile seit über 90 Jahren in der vierten Generation. Der Stammvater der Fischerfamilie, Reinhard Hullmann, machte sich im Jahr 1922

als Fischer selbständig. Seitdem hat der Familienbetrieb viel erlebt.

So klagte man beispielsweise gegen die Vertiefung der Unterweser im Jahre 1953. Dieser Streit um Entschädigung für die Fischer sollte sich fast 20 Jahre hinziehen. 1972 wurde die Akte dann endgültig geschlossen, allerdings ohne einen Präzedenzfall für den fischereilichen Gewässerschutz zu erreichen. Es wurde jedoch auf dem Kulanzwege eine Entschädigungssumme gezahlt, allerdings ohne Anerkennung eines Rechtsanspruches.

Zu Beginn der 1950er Jahre betrieb Richard Hullman auf der Jade querab von Wilhelmshaven und auf der Weser nordwestlich von Bremerhaven die sogenannte Schrottfischerei. Dabei wurde Munition geborgen, welche die Alliierten dort nach dem Kriege versenkt hatten. Diese wurde dann als Schrott verkauft. Für die Schrottfischerei wurden aus alten Torpedoschutznetzen Schrottkurren

gebaut. Das wertvollste Altmetall waren die Messingkartuschen, die sich mit diesen Spezialnetzen gut auffischen ließen. Die Schrottfischerei auf der Jade dauerte bis zum Frühjahr 1954.

Ende der 1950er Jahre, wurden in Zusammenarbeit mit der damaligen Bundesforschungsanstalt für Fischerei Hamburg Versuche durchgeführt, um die Ankerhamenfischerei der Braker Berufsfischer auf Scherbretthamen umzustellen. Nach einhalb Jahren wurden diese Versuche jedoch erfolglos wieder eingestellt.

Die Söhne von Reinhard Hullmann, Richard und Helmut, waren neben den Büsumern Heinz Gnewuch sowie Karl und Herbert Engels die ersten deutschen Westküstenfischer, die Gespannfischerei mit dem „Heringsbomber“ betrieben. Dabei handelte es sich um ein Schwimmschleppnetz, das von zwei Kuttern geschleppt wurde und sich auf jede beliebige Wassertiefe einstellen ließ.



Die ganze Familie Hullmann freut sich über den neuen Anbau.

Foto: Hullman, privat



Gleich neben dem Schleusenausgang liegt das Gebäude der „Neptun“ Fischvermarktungs-Gesellschaft mbH, vor den riesigen Silos ist es kaum zu erkennen

Auch die Aalmast wurde von der Familie Hullmann in der Teichanlage Neuenfelde betrieben. Die in Reusen auf der Unterweser gefangenen untermaßigen Gelbaale wurden für eine spätere Vermarktung mit sogenanntem Stintgrus gefüttert. Dieser wiederum wurde bei der Aalfischerei mit dem Hamen als Beifang gefangen.

Im Januar 1989 wurde die Fischerei-Genossenschaft Elsfleth mit Sitz in Brake gegründet. Zu den Gründungsmitgliedern gehörten Richard und Helmut Hullmann, deren Söhne Rainer, Dieter und Uwe sowie Adolf Wefer und Karl Wefer.

Was sich innerhalb der Fischereigenossenschaft Elsfleth nicht durchsetzen ließ, packten die Mitglieder der Familie Hullmann selber an. So gründeten Rai-

ner, Uwe und Dieter 1993 die „Neptun“ Fischvermarktungs-Gesellschaft mbH mit Sitz in Brake. Ziel war es, den eigenen Fang sowie die Anlandungen der Genossenschaft mit zu vermarkten. Zu diesem Zweck wurde 1994 mit dem Bau einer Halle am Braker Binnenhafen zwischen Silo und Schleuse begonnen. Diese wurde dann 1996 offiziell eingeweiht. Im Erdgeschoss befindet sich ein Fischverkaufsladen, verbunden mit einem Schnellimbiss und die Frost- und Kühlräume nebst Umschlaghalle. Hier werden die Fische nach EG-Norm sortiert, qualifiziert und gewogen. Im Obergeschoss befinden sich Büro- und Personalräume sowie ein Netz- und Materialboden. Von hier aus hat man einen herrlichen Blick auf die Weser, die Schleuse und auch auf den Binnenhafen. Mittlerweile ist „Neptun“ Hullmann ein Name für Bratfisch, der Touristen aus der gesamten Bundesrepublik anzieht.



Fotos (7): C. Ubl

Das Gebäude der „Neptun“ Fischvermarktungs-Gesellschaft mbH am Braker Binnenhafen

Die Fischereigenossenschaft Elsfleth

Die wesentliche Aufgabe der Genossenschaft besteht darin, die angelandeten Fischereiprodukte der Mitglieder an die

Erfordernisse des Marktes anzupassen und den Absatz dieser Erzeugnisse auf dem Markt zu koordinieren.

Bei meinem Besuch in Brake lag leider kein Kutter der Genossenschaft im Binnenhafen. Da die Kutter der Familie Hullmann sowie der restlichen Genossenschaftsmit-



Transporter der „Neptun“ Fischvermarktungs-Gesellschaft mbH.

glieder auf der Nordsee und der Ostsee unterwegs sind, kommt das ohnehin nicht ständig vor.

Zwei Jahre nach der Gründung veranstaltete die Fischereigenossenschaft einen großen Kuttertreff und präsentierte sich so der Öffentlichkeit. Die Mitgliederzahl nahm in den letzten Jahren ständig zu. Zu Beginn dieses Jahres waren 32 Mitglieder mit 24 Schiffen Mitglied in der Genossenschaft.

Der Fang wird zum größten Teil über die Fischauktion in Lauwersoog verkauft. Die Anlandungen aus Brake, Heiligenhafen und Sassnitz werden in den Häfen abgeholt und mit dem Lkw nach Lauwersoog gebracht. Ein Teil geht in die Eigenvermarktung zur „Neptun“ Fischvermarktungs-Gesellschaft nach Brake.

Im letzten Jahr wurden knapp 30 Prozent der Erlöse mit Krabben erzielt. Das war durch die guten Krabbenpreise von über vier Euro möglich. In der Genossenschaft fischten neun Kutter auf Krabben. Vier von ihnen betrieben zeitweilig auch Schollen und Seezungenfischerei.

Die größten Anlandungen der FG wurden mit Schollen erzielt. Die Genossenschaft Elsfléth landete 2012 mit über 2.200 Tonnen mehr als die Hälfte der gesamtdeutschen Schollenfänge an. Die Marktsituation bei der Scholle war im letzten Jahr wie schon in den vergangenen Jahren auf einem sehr niedrigen Preisniveau.

Weitere wichtige Fischarten für die Genossenschaftsmitglieder sind Kabeljau/Dorsch, Seezunge, Kaisergranat sowie Steinbutt/Glattbutt. Insgesamt landeten die Mitglieder im vergangenen Jahr mehr als 6.000 Tonnen Fisch und Krabben an.

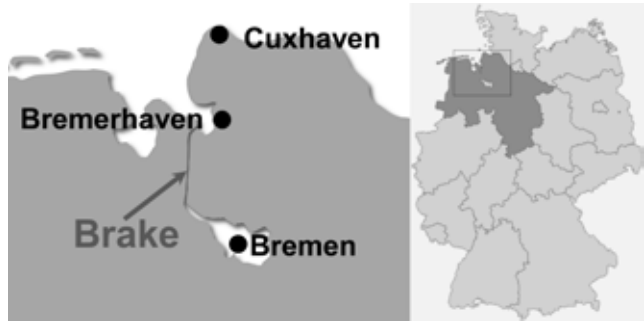
Vor wenigen Tagen ist die Erzeugergemeinschaft der Deutschen Krabbenfischerei GmbH vom Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz formell



Dieter Hullman

Foto: Hullmann, privat

als gemeinschaftliche Erzeugerorganisation anerkannt worden. Auch einige Elsflether Fischereibetriebe streben eine zusätzliche Mitgliedschaft in der neuen EO an. Der Aufsichtsratsvorsitzende der neuen EO kommt ebenfalls aus Brake. Es ist Dieter Hullmann.



Allen, die irgendwann einmal nach Brake kommen, kann ich einen Besuch des Binnenhafens natürlich verbunden mit

einem kleinen Imbiss bei „Neptun“ Hullmann nur ans Herz legen. Und wer einmal hier war, der kommt bestimmt auch wieder.



Das Vorhaben „Kommunikationskampagne zur Nachhaltigkeit und Förderung des Ansehens des Fischereisektors und seiner Erzeugnisse“ wird unter Beteiligung der Europäischen Union aus dem Europäischen Fischerei Fonds gefördert.

Seearbeitsgesetz verabschiedet

Der Deutsche Bundestag hat am 21. Februar 2013 das neue Seearbeitsgesetz verabschiedet und damit das Seearbeitsübereinkommen 2006 (Maritime Labour Convention, MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) umgesetzt. Es tritt an die Stelle des alten Seemannsgesetzes.

Das Seearbeitsübereinkommen der ILO tritt international im August 2013 in Kraft. Das Übereinkommen verankert zahlreiche Mindeststandards, zum Beispiel für die Arbeits- und Ruhezeiten, zur medizinischen Betreuung an Bord und an Land, sowie für die Unterkünfte und Verpflegung der Seeleute. Auch Schiffe unter Flaggen von Staaten, die die Konvention nicht ratifiziert haben, können sich den Standards nicht



Foto: Büro Conneemann

Die gelernte Rechtsanwältin Gitta Conneemann ist seit 2002 Mitglied des Bundestages.

entziehen, sobald sie Häfen von Unterzeichnerstaaten anlaufen. Fielen bei den